



HAL
open science

Mobilité et participation: l'expérience récente des villes américaines

Cynthia Ghorra-Gobin

► **To cite this version:**

Cynthia Ghorra-Gobin. Mobilité et participation: l'expérience récente des villes américaines. Pouvoirs Locaux : les cahiers de la décentralisation / Institut de la décentralisation, 2018, Le monde des métropoles. Des dynamiques au service de la croissance nationale, 112, pp.54-59. <halshs-02266250>

HAL Id: halshs-02266250

<https://shs.hal.science/halshs-02266250v1>

Submitted on 13 Aug 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization



Sur-le-champ

- Le macronisme à l'épreuve des territoires Romain Pasquier 3
- Réforme constitutionnelle Olivier Rouquan 9
- Le vaisseau Argo ou la nécessité d'introduire la différenciation au sein du bloc communal Vincent Aubelle 16
- Entretien avec Véronique Robitaille, directrice de l'Institut national des études territoriales (INET), directrice générale adjointe du Centre nationale de la Fonction publique territoriale (CNFPT).
« Les directions générales sont attendues non pas comme des gestionnaires mais comme des conseils et des acteurs de la conception et de la déclinaison du projet politique. » 22

Pouvoir Local

- Entretien avec Loïc Chesnais-Girard, président de la région Bretagne
« La différenciation renforce la République et il ne faut pas hésiter à passer la main aux régions. » 29

Europe

- Quel avenir pour la politique de cohésion ? Nicolas Gaubert 35

Dossier > Le Monde des métropoles

Des dynamiques au service de la croissance nationale

- Entretien avec Christian Estrosi, maire de Nice, président de la métropole de Nice Côte d'Azur, président délégué de la région Provence Alpes Côte d'Azur
« Ma conception de la décentralisation : que la richesse produite par les villes soit plus équitablement répartie entre l'urbain et sa ruralité environnante. » 42
- Les métropoles et la remise en cause du modèle territorial français Cécile Regourd 48
- Mobilité et participation des citoyens : l'expérience récente des villes américaines Cynthia Ghorra-Gobin 54
- Les sept bonnes raisons pour vivre – encore – dans les métropoles au XXI^e siècle Nathalie Cecutti 60
- Toulouse, Brest, Lille, Grenoble et Lyon : Quels effets de la métropole sur les politiques d'habitat ?
- Habitat et trajectoire métropolitaine de Toulouse
Affirmation, évolutions et incertitudes de l'action publique locale Fabrice Escaffre 66
- L'habitat à Brest :
les effets d'une singularité métropolitaine Lionel Danielou, Edna Hernandez Gonzalez, Lionel Prigent 74
- Lille : les paradoxes de la « métropolisation » d'une politique de l'habitat Marc Dumont, Annette Groux 84
- À Grenoble-Alpes Métropole, une politique métropolitaine de l'habitat en devenir Paulette Duarte 92
- Politiques de l'habitat et métropolisation : le cas de la Métropole de Lyon Nicolas Fontaine, Roelof Verhage 102

Droit

- La liberté d'entreprendre des collectivités territoriales et de leurs groupements :
une liberté locale en plein essor ? Fabien Bottini 111

Gouvernance et Sociétés

- L'archipel mythique des récits territoriaux (III)
Le récit de la proximité Laurence Lemouzy 125

Livres

- « Métropoles en chantier » Marc Dumont 131
- Enquête sur un déclin : comment la France doit-elle réveiller ses villes ? Guillaume Poinson 134
- Une approche novatrice de l'aménagement du territoire Annabelle Jérémie 138

Mobilité et participation des citoyens : L'expérience récente des villes américaines

La mobilité des habitants des villes américaines est souvent perçue au travers de représentations associant l'image de la voiture et celle d'autoroutes urbaines. Ce cliché est loin d'être erroné, comme peuvent le confirmer les données du recensement à l'échelle nationale. Mais ces derniers présentent l'inconvénient de dissimuler de récentes mesures prises au niveau local en faveur des transports en commun. L'article met en perspective ces initiatives locales et s'interroge sur la participation des citoyens pour assurer le financement d'investissements publics en faveur d'une mobilité douce.

par
CYNTHIA
GHORRA-GOBIN,
Géographe,
(CNRS-CREDA),
Professeur à l'Inra,
Université Sorbonne
Nouvelle-Paris 3,
est l'auteur
de *La métropolisation
en question* (PUF, coll.
« La ville en débat »,
2015)

La mobilité des habitants des villes et des métropoles américaines est souvent perçue au travers de représentations associées à l'image de la voiture et des autoroutes urbaines. Un point de vue qui est loin d'être erroné, comme peuvent le confirmer les données statistiques du Bureau du recensement (*American Community Service, ACS*). Aussi d'après l'ACS 2016, la voiture représente le mode transport privilégié pour les déplacements liés au travail : 76 % des Américains se déplacent seuls en voiture et 9 % pratiquent le covoiturage. Les transports en commun ne représentent que 5 % des trajets, la marche 2,7 % à pied et la bicyclette 0,6 %. Ces moyennes peuvent bien entendu varier au niveau local. Dans les villes universitaires comme Cambridge et Berkeley la marche représente respectivement 24 % et 17 % des trajets.

Ces données statistiques recueillies à l'échelle nationale présentent l'inconvénient de dissimuler de récentes initiatives prises par des villes au profit d'une mobilité douce tout en y associant les habitants. En d'autres termes les autorités locales s'appuient sur la participation des citoyens pour assurer le financement de la mobilité douce. Mais quel est le sens donné aux États-Unis à la participation des citoyens ? Que disent les chercheurs sur le « tournant » en faveur de la mobilité douce ? Que faut-il en déduire ?

De la participation dans la culture politique américaine

La thématique de la participation des citoyens dans les débats et les décisions publiques n'est pas récente

dans les sciences sociales et dans le champ de l'urbanisme en France comme aux États-Unis. De nombreux chercheurs et urbanistes se réfèrent aujourd'hui encore à l'article de Sherry R. Arnstein paru en 1969 dans la revue des urbanistes américains sous le titre de « A Ladder of Citizen Participation » (une échelle de la participation des citoyens). Ce texte largement diffusé associe la participation des citoyens à l'émergence du pouvoir citoyen et souligne combien les autorités locales y sont plutôt réticentes. À partir d'une typologie de la participation — qui va de la simple information aux usagers à leur rôle effectif dans le processus décisionnel —, l'article présente l'intérêt de différencier la participation issue d'une mobilisation sociale (Arnstein 1969 ; Castells 1983) de la participation institutionnelle (Donzelot & Epstein, 2006 ; Bacqué & Sintomer, 2011 ; Gilli, 2014). Les initiatives locales dans le champ de la mobilité douce s'appuient donc sur un dispositif institutionnel. Il faut désormais avoir l'accord de la grande majorité des citoyens pour assurer des investissements publics en faveur de la mobilité douce.

Définir l'« Initiative » et le « Référendum »

Aux États-Unis, la participation des citoyens se joue au niveau de l'État fédéré et du local (municipalité ou comté) et elle se lit à travers trois concepts, « Initiative », « Referendum » et « Recall » (Ginsberg, Lowi & Weir, 2017). Tous les trois renvoient au principe du suffrage universel pour lancer des programmes et des mesures qui engagent l'avenir. Il est alors question de la participation institutionnelle.



Crédit photo : bizoo_n - Fotolia.com

« Référendum » renvoie à une mesure proposée par les élus ou à une proposition émanant des citoyens (à travers l'« Initiative »). La mesure comme la proposition sont ensuite soumises au référendum avant d'être adoptée en tant que politique publique.

La référence à ces trois concepts dans les institutions américaines remonte au début du XX^e siècle, au moment de la période dite progressiste. L'« ère progressiste » correspond à la volonté des citoyens d'inventer de nouvelles formes d'intervention civique dans la vie politique de manière à y assurer un contrôle citoyen. En Californie, le gouverneur Hiram Johnson – qui fut également fondateur du parti progressiste – a institutionnalisé ces trois concepts en 1912¹. L'« Initiative » fait référence à une mesure proposée par les citoyens au travers d'une longue procédure qui consiste à élaborer une pétition, recueillir des signatures (le nombre doit correspondre au quart des suffrages exprimés lors des dernières élections et ce pourcentage peut varier d'un État à un autre) avant de devenir une « Proposition » qui sera ensuite soumise au suffrage universel. La révolte des contribuables des années 1970² – qui s'est manifestée dans plusieurs États fédérés – relève de cette procédure. Le « Référendum » renvoie à une mesure proposée par les élus ou à une proposition émanant des citoyens (à travers l'« Initiative »). La mesure comme la proposition sont ensuite soumises au référendum avant d'être adoptée en tant que politique publique.

Le « Recall » désigne – comme le terme l'indique – une initiative des citoyens dans le but de renverser l'élu.e. au pouvoir et de le/la destituer de ses fonctions.

Ces trois procédures considérées comme des outils politiques à la portée des citoyens ont été étudiées par de nombreux juristes. À leur début les initiatives et les référendums étaient centrés sur des thématiques sociales et morales comme le travail des enfants, la journée de huit heures, le suffrage des femmes, le jeu (*gambling*) et la prohibition. Dans les années trente, il fut plutôt question de l'aide sociale et de la lutte contre l'alcoolisme. Puis dans les années cinquante et soixante, les enjeux liés aux droits et libertés civiques comme l'accès au logement social et la peine de mort furent jugés prioritaires. Au cours des décennies suivantes la protection de l'environnement (eau, air, espaces naturels) perçue comme un défi majeur fut à l'origine de nouveaux programmes. Et au début du XXI^e siècle, la mobilité est devenue la thématique majeure des référendums locaux (Goldman & Wachs, 2003).

Des référendums centrés sur la mobilité

Les élections de novembre 2016 ont certes été marquées par l'élection du président Trump mais elles furent également l'occasion pour les citoyens de s'exprimer sur de nombreuses mesures à l'échelle locale ou encore à l'échelle de l'Etat fédéré. D'après Transportation for America³ —une association réunissant des élus, des citoyens et des entreprises et œuvrant dans le but d'assurer l'attractivité des villes et des territoires— l'année 2016 fut marquée par une forte croissance de référendums locaux dans le domaine des transports. Le site liste les noms des 27 localités (municipalités ou comtés) ayant organisé des référendums pour assurer l'amélioration des conditions de la mobilité. La majorité d'entre eux se

sont traduits par des votes positifs, seuls neuf furent rejetés. Ce constat permet d'affirmer qu'un dialogue fructueux a commencé à s'établir entre les élus et les habitants sur la mobilité douce et son financement.

Dans le comté de Los Angeles, la mesure M (*Measure M*) a été adoptée lors du référendum du 8 novembre 2016. Une grande majorité des électeurs (71 %) a accepté une hausse de 0,50 c de la « sales tax » (TVA locale)⁴

pour améliorer la mobilité des habitants. Les projets concernent l'augmentation de l'offre de transports en commun, l'instauration de nouvelles voies de covoiturage sur les autoroutes, la création des pistes cyclables et la réfection de trottoirs pour encourager la marche. Dans la ville d'Indianapolis, la proposition en faveur de la création d'une nouvelle flotte de bus a été approuvée par les 2/3 des électeurs (2016). Elle fait suite à une étude de 2015 — conduite par une équipe de chercheurs du département d'économie de l'université de Harvard— qui indiquait que les inégalités sociales et la pauvreté d'une catégorie d'habitants s'expliquaient en raison d'une mobilité réduite. La création de nouvelles lignes de bus a ainsi été envisagée pour faciliter l'accès des personnes non motorisées aux emplois.

Pour les médias et les chercheurs, le référendum d'Indianapolis peut être qualifié de « révolutionnaire » dans la mesure où les électeurs ont approuvé une taxe de 0,25 cents prélevée sur leurs revenus. C'est la première fois qu'un référendum sur la mobilité se traduit par l'acceptation d'une taxe sur les salaires alors qu'habituellement elle se limite à la TVA locale.

Le gouverneur de l'Indiana (Mike Pence) de l'époque avait approuvé le choix de la municipalité et avait autorisé l'organisation du référendum⁵.

Interpréter la participation « institutionnelle » des citoyens⁶

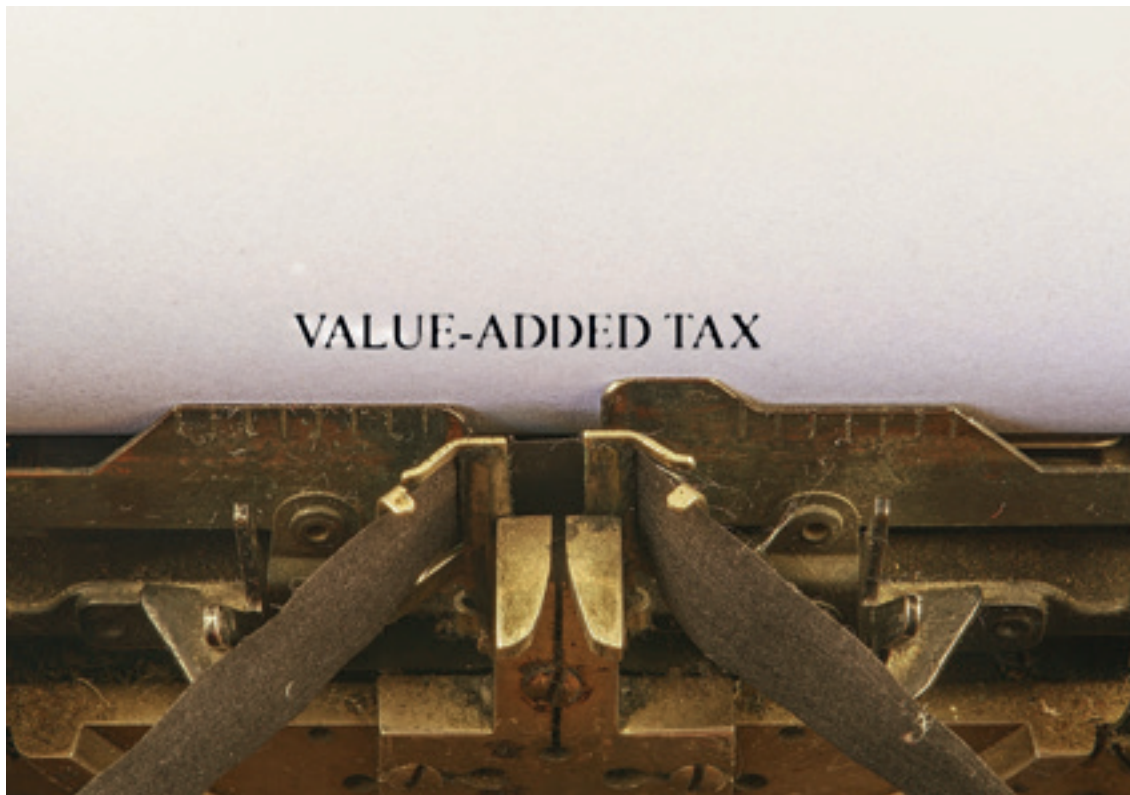
Depuis une vingtaine d'années environ, les gouvernements locaux ont de plus en plus recours à la participation institutionnelle des citoyens pour assurer le financement de nouveaux projets dans le secteur de la mobilité. Les chercheurs ont inventé l'expression « local option transportation taxes » (LOTT) pour parler de la procédure en faveur de la mobilité (Goldman & Wachs, 2003) avant de la désigner « local transportation sales taxes » (LTST). La LTST désigne la hausse de la TVA locale (qui concerne toutes les transactions en dehors des achats alimentaires) au profit d'investissements concernant la mobilité douce. La LTST présente quatre caractéristiques : (1) elle doit être approuvée par une grande majorité d'électeurs ; (2) elle limite les financements aux projets situés sur le territoire des électeurs ; (3) elle ne peut se prolonger au-delà d'une décennie ; (4) elle liste le programme d'opérations ainsi que des informations précises concernant les coûts financiers et les délais. Le montant de la LTST peut varier d'une localité à une autre, y compris au sein d'un même État fédéré.

La décentralisation des décisions

Les premières études sur l'impact de la participation des habitants dans le cadre de référendums locaux centrés sur la mobilité ont été réalisées récemment par les experts de la mobilité, Martin Wachs et Todd Goldman (2002). Les chercheurs mettent en évidence la quête d'une mobilité douce au niveau local ainsi que le rôle de la participation institutionnelle des habitants pour assumer ce changement. Ils insistent également sur les modifications survenues dans les modalités du financement de la mobilité. Pendant longtemps, la mobilité a été financée par des taxes dont les montants étaient décidés par l'État fédéral et dans une moindre mesure par les États fédérés. La taxe sur l'essence et celle sur l'enregistrement des véhicules (cartes grises) assuraient toutes les deux l'entretien des routes et des autoroutes.

Le choix en faveur d'une mobilité non centrée sur l'automobile se fait à présent au niveau local (municipalité ou comté) et il exige la participation institutionnelle des citoyens pour assurer son financement. Les citoyens sont amenés à se prononcer dans le cadre

“ La participation des habitants au travers de la pratique du référendum local à l'initiative des élus est perçue comme un processus relevant d'une politique de décentralisation (devolution) des décisions d'investissements publics touchant à la mobilité. ”



Crédit photo : romamerud - Fotolia.com

La hausse de la TVA locale — qui permet de financer de nouveaux services de mobilité ou de nouvelles infrastructures — est perçue comme une taxe relevant de l'« équité horizontale »). Tous les habitants sont concernés par la TVA locale et par les programmes de mobilité douce.

d'un référendum pour autoriser une augmentation de la TVA locale. Ce « tournant » au profit du référendum local exige une majorité des 2/3 des votes. En Californie, la Proposition 13 (1978) a limité le plafond de la taxe foncière à 1 % de la valeur vénale du bien — alors qu'elle pouvait atteindre 2 % — et elle a exigé la participation institutionnelle des citoyens pour toute décision concernant les investissements publics.

La hausse de la TVA locale — qui permet de financer de nouveaux services de mobilité ou de nouvelles infrastructures — est perçue comme une taxe relevant de l'« équité horizontale » (Goldman & Wachs, 2003). Tous les habitants sont concernés par la TVA locale (en dehors des touristes et des personnes de passage) et par les programmes de mobilité douce. Mais ce principe d'équité n'est valable que si les projets locaux concernent une pluralité de modes de transports. La hausse de la TVA locale doit concerner les usagers des transports en commun, les cyclistes et les piétons et voire les automobilistes.

La participation des habitants au travers de la pratique du référendum local à l'initiative des élus est perçue comme un processus relevant d'une politique de

décentralisation (*devolution*) des décisions d'investissements publics touchant à la mobilité. Pour Martin Wachs (2002), ce fait représente un tournant majeur. La décision des élus locaux est motivée par un réel souci de l'amélioration de la mobilité quotidienne des habitants et par l'impératif d'assurer une progressive mixité des modes de transports. En d'autres termes les élus locaux sont d'accord pour sortir du « tout automobile » à condition de recueillir l'aval des citoyens. Assurer la participation des citoyens exige de leur part une solide argumentation des projets fondée sur des études et des données chiffrées. Il leur revient l'organisation d'une campagne de qualité auprès de la population avant de procéder au vote.

La participation au service de la mobilité douce

Dans le cadre d'une étude menée dans le comté de Sonoma (un comté de la métropole de San Francisco réputé pour son vignoble) par Robert Hannay et Martin Wachs (2007), l'analyse a été centrée sur les fondements du vote en faveur d'une hausse de la TVA locale. Le comté avait organisé plusieurs référendums qui n'avaient pas été plébiscités par les électeurs. Celui de 2004 a été approuvé parce qu'il ne se limitait pas

aux intérêts d'un seul groupe (automobilistes ou promoteurs immobiliers) et parce qu'il améliorerait la circulation des différents modes de transports. Le programme de 2004 — un montant de 470 millions de dollars — qui reposait sur le principe d'une mixité de modes de transports a été approuvé par une majorité d'électeurs : les acteurs de la construction et de la promotion immobilière, des associations de cyclistes, d'usagers de transports en commun et de la protection de l'environnement (Hannay & Wachs 2007). Seuls les ménages possédant deux ou trois voitures s'y opposèrent et les Américains d'origine asiatique furent plus enthousiastes que les autres groupes sociaux. La *Measure M* a été votée dans le comté de Sonoma

“ Les habitants acceptent de se taxer par le biais d'une hausse de la TVA locale pour répondre à leurs exigences en faveur d'une mobilité douce. Les chercheurs identifient ce changement comme un « tournant » par rapport à un passé où les infrastructures de transports avaient été principalement financées par la taxe fédérale sur l'essence. ”

par 209 228 habitants (67 % des électeurs) et la hausse de la TVA locale a commencé dès le 1^{er} avril 2005 pour une période de dix ans.

Dans un article publié dans la revue *Public Budgeting & Finance*, les chercheurs (Crabbe, Hiatt, Poliwka, Wachs, 2005) ont souligné la recrudescence des référendums locaux au cours des 25 dernières années dans de nombreux États fédérés. En Californie, ces référendums ont réussi à générer 2,5 milliards de dollars par an. Le comté de Santa Clara (Silicon Valley) fut le premier à organiser dès 1984 un référendum pour le financement de transports en commun. Deux ans plus tard (1986), les Californiens ont voté

la « Proposition 62 » pour exiger une majorité de 2/3 des électeurs pour approuver toute forme d'investissement public en faveur de l'introduction d'une mobilité douce.

L'analyse des chercheurs souligne combien la loi fédérale de 1991 (ISTEA) a favorisé la décentralisation des décisions et a permis aux acteurs locaux et plus particulièrement aux agences régionales — intitulées MPO (*metropolitan planning organizations*) — de diversifier l'offre de transports (Crabbe, Hiatt, Poliwka & Wachs, 2007). La loi a autorisé le niveau local à se lancer dans une politique visant la pluralité des modes de transports et l'émergence d'une mobilité douce. Avant ISTEA, le ministère des transports de l'État californien (Caltrans) qui bénéficiait de subventions fédérales avait mené une politique en faveur de la voiture individuelle.

Avec ISTEA, le niveau local s'est vu octroyer ce pouvoir décisionnel à condition d'intégrer les principes fondateurs de la « Proposition 13 » et de la « Proposition 62 » : la participation des citoyens à la décision et l'obtention d'une majorité des électeurs (2/3).

Tous les projets exigeant des investissements locaux favorisant la mobilité douce incluent désormais la participation des citoyens.

La participation des citoyens : un indice de l'évolution des représentations de la mobilité

Des initiatives locales en faveur de la mobilité figurent dans les politiques publiques des villes américaines. Elles reposent sur la participation institutionnelle des citoyens pour accepter une hausse de la TVA locale. Les entretiens menés auprès de certains chercheurs⁷ ainsi que des sources bibliographiques n'ont toutefois pas permis de disposer de données statistiques permettant de quantifier l'ampleur du phénomène à l'échelle nationale. Ils attestent cependant de la vitalité de la participation des citoyens en faveur de la mobilité douce et leur engagement pour assurer une hausse des impôts locaux (Bliss, 2016).

La participation des habitants au travers de référendums locaux organisés par les élus est perçue comme l'indice de l'évolution de la mobilité dans les villes. Elle se présente comme l'effet concomitant (1) d'une loi fédérale (ISTEA) qui décentralise la décision concernant le choix des modes de transports et (2) la volonté des habitants de participer aux décisions concernant les investissements publics. L'État fédéral n'impose plus un modèle ou un mode de transports, il accorde au pouvoir local le choix de décider d'une offre de transports diversifiée correspondant aux attentes des habitants. La participation des citoyens dans les processus décisionnels exprime également le souhait des habitants d'exercer un contrôle sur la taxation et par voie de conséquence sur les investissements publics locaux. Les habitants acceptent de se taxer par le biais d'une hausse de la TVA locale pour répondre à leurs exigences en faveur d'une mobilité douce. Les chercheurs identifient ce changement comme un « tournant » par rapport à un passé où les infrastructures de transports avaient été principalement financées par la taxe fédérale sur l'essence.

La participation des citoyens exige un sérieux effort de la part des élus pour mener une campagne, assurer la diffusion des motivations du projet accompagnées de données chiffrées et démontrer qu'il répond à une pluralité d'intérêts (automobilistes, usagers des transports en commun, cyclistes et piétons). La participation des citoyens et la mobilité douce sont les deux facettes d'une même politique locale.

C.G-G.



Crédit photo : volodya - Fotolia.com

Repères bibliographiques

- Arnstein Sh. R. « À Ladder of Citizen Participation », *Journal of the Institute of American Planning*, vol. 35, 1969, pp.216-224.
- Bacqué M-H & Sintomer Y., *La démocratie participative*, Paris, La Découverte, coll. « Recherches », 2011.
- Bliss Laura, « Mass Transit Won Big on Election Day. But It Could Still Lose », *CityLab*, 9 novembre 2016
<https://www.citylab.com/transportation/2016/11/on-tuesday-night-transit-was-victorious/507077/>
- Castells M., *The City and The Grassroots*, Berkeley, University of California Press, 1983.
- Crabble A.E., Hiatt R., Poliwka S.D., Wachs M., Local Transportation Sales Taxes: California's Experiment in Transportation Finance, *Public Budgeting & Finance*, Fall 2005, pp. 91-121.
- Donzelot J. & Epstein R., « Démocratie et participation. L'exemple de la rénovation urbaine », *Esprit*, 2006, pp. 5-34.
- Gilli F., « Remettons le citoyen au centre des débats », *Pouvoirs Locaux*, N° 100, 2014, pp.54-63.
- Ginsberg B., Lowi Th.J., Weir M., *We The People. An Introduction to American Politics*, New York, Norton, 2017.
- Goldman Todd, Martin Wachs, « A Quiet Revolution in Transportation Finance: The Rise of Local Option Transportation Taxes », *Transportation Quarterly*, vol. 57, N° 1, 2003, pp. 19-32.
- Hannay R. & M. Wachs, « Factors Influencing Support for Local Transportation Sales Tax Measures », *Transportation* 2007, 34, pp. 17-35.
- Wachs M. "Local option transportation: devolution as revolution", *Access*, Number 22, Printemps 2002: pp.9-15.
- Weiner E., *Urban Transportation Planning in the US: An Historical Overview*, Washington DC, US Department of Transportation, 1997.

L'État fédéral n'impose plus un modèle ou un mode de transports, il accorde au pouvoir local le choix de décider d'une offre de transports diversifiée correspondant aux attentes des habitants.

1. En dépit de ses importantes réformes, la notoriété de Hiram Johnson s'est par la suite estompée en raison de sa position non interventionniste dans les affaires internationales au cours de la deuxième guerre mondiale.
2. On pense notamment à la Proposition 13 en Californie en 1978
3. Consulter le site <http://t4america.org>
4. La « sales tax », une taxe locale prélevée sur les transactions, est traduite dans le présent article par « tva locale ».
5. Mike Pence est l'actuel vice-président des Etats-Unis.
6. Voir le dossier « Désir de participation : la dynamique des territoires » du 100^e numéro de *Pouvoirs Locaux*, 1/2014.
7. Les entretiens se sont déroulés à Los Angeles en 2013 dans le cadre d'une mission d'étude organisée par le département de géographie de l'ENS (Paris) en relation avec les chercheurs du Luskin School of Public Affairs de UCLA (Université de Californie, Los Angeles) ainsi qu'à Berkeley lors d'un séjour en tant que professeuse invitée (2015).